# KENNETH ARNOLD e la NORTHROP CONNECTION

DI MANUEL CONTE

Oltre 55 anni sono trascorsi da quando Kenneth Arnold, ai comandi del proprio aereo privato, avvistò nove misteriosi oggetti nei cieli dello Stato di Washington, segnando l'inizio convenzionale dell'ufologia contemporanea. Sulla base del più che legittimo sospetto indotto da una rara foto statunitense della fine degli anni Quaranta mostrantè nove di tali prototipi al suolo, di tanto in tanto viene tutt'oggi avanzata l'ipotesi che, in quel lontano 24 Giugno del 1947, Arnold non abbia avvistato che delle *ali volanti* prodotte dalla Northrop: degli aerei dunque, per quanto di formula costruttiva assai particolare. Lo scopo di questo breve articolo è chiarire che Arnold, anche prescindendo dalle sue dichiarazioni che attribuivano a questi oggetti prestazioni del tutto fantascientifiche per l'epoca, *non può* avere visto nove ali volanti. Per far questo bisogna tornare alla fine degli anni '20, quando John Knudsen Northrop rinunciò al suo buon impiego presso la Lockheed e fondò una propria ditta di costruzioni aeronautiche, allo scopo di investigare e sfruttare praticamente le potenzialità della formula *tuttala* (o ala volante). Non fu l'unico né il primo progettista a seguire tale via, ma indubbiamente il suo talento visionario gli consentì di raggiungere i risultati più spettacolari. Generalmente per l'avvistamento di Arnold vengono tirate in ballo le grandi ali volanti della famiglia B-35/B-49. Lo sviluppo di questi aerei iniziò nel 1941 (cosa che, incidentalmente, esclude qualsiasi *ispirazione aliena* susseguente all'UFO-crash di Roswell, come suggerito con troppa fantasia da alcuni ufologi) e fu accompagnato dalla realizzazione di quattro aerei sperimentali in scala di circa 1:3 per esplorare prestazioni e particolarità di questa nuova formula costruttiva; nel 1947 due di essi erano ancora impiegati per scopi addestrativi. II primo XB-35 volò per la prima volta il 25 giugno 1946, mentre il secondo non staccò le ruote da terra che il 26 giugno 1947: due giorni dopo il caso Arnold! Come poteva dunque il pilota americano avvistare nove ali volanti se di effettivamente volante ve n'erano soltanto tre, e per di più due di esse erano di dimensioni e prestazioni modeste? Tra l'altro proprio in quel mese l'XB-35 non staccò mai le ruote da terra… II malinteso è probabilmente nato da tredici YB-35 di preserie (si tratta di quelli ripresi nelle foto aeree abbondantemente divulgate in seguito); in realtà soltanto quattro di essi volarono, in tre configurazioni diverse, portando a sei il totale delle grandi *flyng wings* Northrop che abbiano mai decollato. Per di più esse non furono mai tutte operative *contemporaneamente*: ve ne furono al massimo cinque nel breve periodo dal 15 Maggio 1948 al 5 Giugno dello stesso anno e non sono stati registrati voli in formazione. Ce n'è abbastanza per eliminare definitivamente dal novero dei sospettati questi aerei bellissimi e sfortunati. Sfortunati perché contro di essi congiurarono problemi tecnici, ostilità politiche e due in-

In alto: l'Arado Ar. E555

Sotto: John Knudsen Northrop

In questa pagina: le «Flying Wings» USA in volo

cidenti sui quali aleggiò persino il sospetto del sabotaggio. Troppo in anticipo sul loro tempo (durante i collaudi si scoprì che essi erano praticamente invisibili ai radar, ma incredibilmente la cosa parve non interessare a nessuno!), entro il 1953 erano stati tutti demoliti. Jack Northrop, amareggiato e caduto in disgrazia, nel Novembre 1952 divenne un semplice pensionato, a soli 57 anni. Ebbe la sua tardiva rivincita nell'Aprile 1980 quando, ormai minato dal morbo di Parkinson e a dieci mesi dalla morte, poté vedere il modellino di quello che sarebbe diventato il bombardiere *Stealth* Northrop B-2, la cui formula egli aveva anticipato di quasi quarant'anni, ennesimo esempio di innovatore sostanzialmente incompreso ed osteggiato. Per tornare a Kenneth Arnold, è noto che quel 24 Giugno 1947 egli si trovava in volo per contribuire alle ricerche di un aereo da trasporto dei Marines disperso. Meno noto è il fatto che la sparizione di questo aereo risaliva addirittura al 10 Dicembre dell'anno precedente. Probabilmente si trattò di un semplice incidente dovuto alle condizioni meteorologiche ed i fitti boschi della regione contribuirono a nascondere i rottami, ma resta il fatto che, nonostante le prolungate ricerche, dell'aereo e dei suoi 32 occupanti non fu mai trovata alcuna traccia.

## L'ALA VOLANTE: ANCHE I NAZISTI CI AVEVANO LAVORATO

di Roberto Pinotti

Fa in fondo piacere constatare che i 9 UFO di Kenneth Arnold, oltre ogni apparenza dell'ultim'ora in rapporto alla foto delle 9 *flying wings* della Northrop, restano tali. E' comunque noto come, durante la Seconda Guerra Mondiale, in Germania si fosse sviluppata una serie di progetti aeronautici "esotici". In tale contesto si colloca indubbiamente l'aeromobile dei fratelli Horthen di cui già ci siamo a suo tempo occupati, e la cui somiglianza con i mezzi aerei ideati da Northrop è evidente. Ma non fu il solo. Verso la metà del 1944, infatti, il *Reichsluftfahrtministerium* (il Ministero dell'Aeronautica del Reich) dette l'ordine di costruire un bombardiere a largo raggio d'azione del tipo "ala volante", caratterizzato da elevata velocità e dalla possibilità di portare più di 4 tonnellate di bombe. Tale avveniristico apparecchio doveva essere capace di andare a bombardare New York, estendendo agli USA i raid aerei della *Luftwaffe* tedesca. Sulla scia del *Messerschmitt Me 262* (realizzato poco prima dello scoppio del conflitto mondiale), si trattava dell'*Arado Ar.E 555* spinto da pionieristici motori a reazione (6 reattori BMW 109-003A), in grado di fare raggiungere al velivolo la velocità massima di 860 chilometri all'ora. In seguito, però, il successo pratico delle "armi segrete" della serie "V" (iniziale del termine *vergeltungswaffen*, armi di rappresaglia), e della "V-1" e della "V-2" (prive entrambe di pilota) su Londra in particolare, indusse l'Alto Comando germanico a cercare di realizzare piuttosto la mostruosa "V-3", vero e proprio antenato degli ICBM (missili balistici intercontinentali), che doveva proprio avere lo scopo specifico di bombardare la metropoli americana. In seguito, però, la "V-3" non fu fortunatamente mai testata e tanto meno entrò in produzione. In precedenza, *Deo gratias*, il 28 Dicembre 1944 gli studi sull'*Arado* erano stati sospesi ed il progetto abbandonato. Non c'è bisogno di dire che se ciò non fosse avvenuto, evidentemente, i tragici eventi dell'11 Settembre 2001 si sarebbero verificati con 58 anni di anticipo...